

CENTRO DE ARTES EDIFICIO TEC

TATIANA GRISALES ESPINOSA

**UNIVERSIDAD CATOLICA DE COLOMBIA
FACULTAD DE DISEÑO PROGRAMA DE ARQUITECTURA
BOGOTÁ 2015**

CENTRO DE ARTES EDIFICIO TEC

TATIANA GRISALES ESPINOSA

MONOGRAFÍA PROYECTO DE GRADO

**ALFONSO PINAUD ARQUITECTO
JULIO VILLABONA ARQUITECTO
GIOVANNI CORNELIO ARQUITECTO**

**UNIVERSIDAD CATOLICA DE COLOMBIA
FACULTAD DE DISEÑO PROGRAMA DE ARQUITECTURA
BOGOTÁ 2015**

NOTA DE ACEPTACION

.....

.....

.....

.....

.....

JULIO VILLABONA

ARQUITECTO

.....

Bogota D.C, 08 de enero del 2015



Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.5 Colombia (CC BY-NC-ND 2.5 CO)

Usted es libre para:



Compartir — copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato

El licenciente no puede revocar estas libertades en tanto usted siga los términos de la licencia

Bajo los siguientes términos:



Atribución — You must give appropriate credit, provide a link to the license, and indicate if changes were made. You may do so in any reasonable manner, but not in any way that suggests the licensor endorses you or your use.



NoComercial — Usted no puede hacer uso del material con fines comerciales.



Sin Derivar — Si usted mezcla, transforma o crea nuevo material a partir de esta obra, usted no podrá distribuir el material modificado.

No hay restricciones adicionales — Usted no puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros hacer cualquier uso permitido por la licencia.

Dedico este trabajo de grado realizado con dedicación y esmero, primeramente a Dios todo poderoso que con su misericordia ha guiado mi camino, mi familia por su apoyo incondicional que me brindaron a lo largo de mi carrera, a mis profesores quienes dedicaron tiempo y conocimientos para ayudarme a formar como ser humano y profesional.

AGRADECIMIENTOS

A Oscar Grisales Duque mi padre quien con dedicación y fuerza ayudo a realizar mi carrera. A Nancy Espinosa Villanueva mi madre quien con amor y paciencia hizo de mis metas alcanzables ya que sus consejos eran los apropiados en el momento que lo necesite.

Y finalmente a esos grandes amigos y amigas que con sus palabras de apoyo y su comprensión me acogieron cada vez que así lo necesité.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	
1. HISTORIA	13
1.1 PROBLEMA	14
1.2 JUSTIFICACIÓN	17
2. OBJETIVOS	18
2.1 OBJETIVOS GENERALES	18
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	18
3. MARCO REFERENCIAL	19
3.1 SEGÚN EL POT PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	19
3.1.1 Planes parciales	19
3.1.2 Iniciativa de los planes parciales	19
3.1.3 Etapas para la formulación y adopción de los planes Parciales	19
3.1.4 Determinaste	19
3.1.5 Formulación	20
3.1.6 Viabilidad	20
3.1.7 Decreto	20
3.2 Marco conceptual	21
4. LUGAR	22
4.1 LOCALIDAD DE SANTA FE	22
4.2 PLAN DE MASA Y DE USOS	23
5. INTERVENCIÓN URBANA DEL LUGAR	24
5.1 DE COSAS URBANAS POR MANUEL SOLA MORALES COMENTARIO PERSONAL	25
5.2 BENEFICIOS QUE SE PUEDEN OBTENER AL CATEGORIZAR....	26
6. PROYECTO ARQUITECTÓNICO	27
7. PROYECTO ESTRUCTURAL	29

8. CONCLUSIONES

30

BIBLIOGRAFÍA

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: Imagen carrera décima, libro Carrera de la décima por Carlos Niño	13
FIGURA 2. Estadística población flotante centro de Bogotá	15
FIGURA 3: Ilustración por el autor Problemas en el sector Centro de Bogotá	15
FIGURA 4: Concepto 01	16
FIGURA 5: Localización	22
FIGURA 6: Plan de masas	23
FIGURA 7: Planta de localización	24
FIGURA 8: Fases de desarrollo	28
FIGURA 9: Imagen despiece estructural.	29

TABLA DE ANEXOS

ANEXO A Ficha Diseño Arquitectónico

ANEXO B Ficha Diseño Urbano

ANEXO C Ficha Diseño Constructivo.

INTRODUCCION

Cuando se discute acerca de patrimonio es propio reconocer que a través del tiempo se han consolidado unas experiencias que constituyen la memoria colectiva de una nación y que por tanto son susceptibles de ser valoradas. El proceso de valoración de la arquitectura moderna debe contemplar una serie de aspectos como el contexto, la memoria social, la memoria cultural, los imaginarios colectivos, los hechos históricos, entre otros, a fin de dilucidar unos criterios apropiados para este caso en particular, contrarios a los métodos tradicionales que solo hacen énfasis en la tipología, el estilo y la época.

Lo patrimonial no obedece a la retórica, ni a unos principios formales que se concentran en el discurso formalista trasciende este hecho para llegar a la verdadera construcción cultural colectiva. El punto de partida para la valoración del patrimonio arquitectónico es sobrepasar el orden estilístico y estético: volúmenes puros, pilotes, terrazas, plantas libres, y hacerle un seguimiento a otras determinantes de tipo cultural y social, por tanto, el patrimonio debe estar relacionado con el hecho de construir nación, es decir, debe estar vinculado con el territorio.

El patrimonio moderno de Bogotá no solo se debe considerar desde los rasgos formales, los modelos y los estilos y mucho menos identificarlos con lo europeo, más allá está de unas intensiones puramente formales está relacionado con la sociedad y sus necesidades, una sociedad que desde la década de los 30 demandaba una nueva ciudad y una arquitectura renovada, bajo un Estado que había despertado a la liberación del ser y la industrialización capital.

Al dirigirnos a la búsqueda de aspectos para valorar de la arquitectura moderna, el material como recurso significativo para la materialización de las ideas y conceptos adquiere una importante posición; indudablemente el concreto está asociado a la experiencia moderna en Colombia y es quizás este el que sirva

como una de las pautas para definir los criterios de valoración. A partir de esta pauta se podrían determinar todas las exploraciones plásticas del concreto en voladizos, balcones redondos en volado, losas aligeradas, paraguas sostenidos en una sola columna, superficies paraboloides en cubiertas, entre otras.

Al tener un punto de desarrollo en la ciudad específicamente en el centro histórico de la ciudad empezamos a desenvolvernos en la necesidad del lugar.

1. HISTORIA

FIGURA 1: Imagen carrera décima, libro Carrera de la décima por Carlos Niño



http://issuu.com/patrimoniobogota/docs/carrera_decima

La irrupción en Bogotá de la carrera Décima, a mediados del siglo XX, fue, además de un paliativo para la movilidad del centro de la ciudad, un hecho simbólico de la historia de la Capital: representó el ingreso de Bogotá a la modernidad, con la adopción de patrones arquitectónicos de vanguardia –que rompían con la hegemónica mezcla de los estilos colonial y republicano– y la existencia de una élite comercial y profesional que, escapando del nebuloso panorama político que vivía el país, promovió proyectos de desarrollo para la urbe como la avenida en cuestión.

Hoy, cuando se prepara a la Décima para ser una ramificación más del Sistema Masivo de Transporte TransMilenio, el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, en la misión de ejecutar acciones que promuevan la valoración, conservación y divulgación del patrimonio construido de Bogotá, publica La carrera de la modernidad.

Construcción de la carrera Décima. Bogotá (1945-1960), publicación que repasa la vida de la Avenida, en una radiografía que entreteje la historia de ésta con el transcurso paralelo de la ciudad, en ámbitos como lo político y lo económico, y que se enfoca en algunos de los inmuebles que rodean la protagonista vía.

La publicación, producto del apoyo que el Instituto prestó a los arquitectos Carlos Niño y Sandra Reina, quienes adelantaron el estudio, presenta información textual y gráfica hallada en notarías y documentos catastrales de la ciudad, en el Concejo de Bogotá, en archivos de prensa, en planos de la Secretaría de planeación, al igual que en las propias firmas constructoras de la Avenida y en archivos de fotografía de la historia de la capital. Así se engrosó una publicación bien documentada que no se queda en el sobrevuelo histórico de la Décima, sino que aporta minucias sobre los valores patrimoniales que poseen 21 edificios construidos sobre la Avenida.

La reconfiguración predial de las manzanas aledañas a la Carrera tras su construcción y la alta valorización de los bienes ubicados allí –réditos que quedaron en los bolsillos de actores privados, por la nula injerencia pública–, junto con anécdotas y hazañas como la rapidez con que se cristalizó el primer tramo del proyecto, entre la avenida Jiménez y el Centro Internacional, de 1948 a 1952, son ejemplos de los atractivos informativos que contiene, un compendio documental que hace honor a un elemento insignia del patrimonio construido de Bogotá: la carrera Décima.

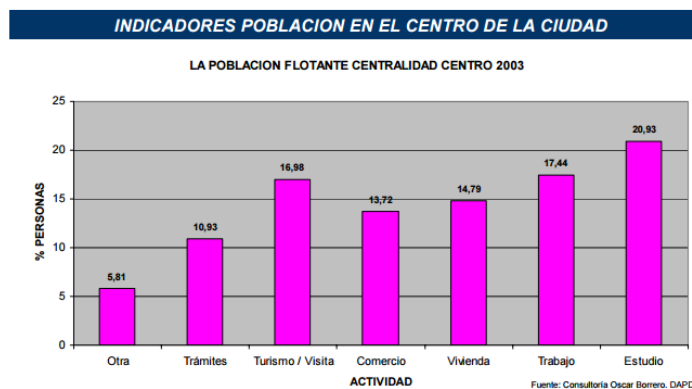
¹ Historia centro de Bogota (En línea). (07/07/2015). Disponible en http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/observatorio/documentos/investigaciones/estadosArte/HistoriaBta_Martires.pdf

² Historia centro de Bogota (En línea). (07/07/2015). Disponible en http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/observatorio/documentos/investigaciones/estadosArte/HistoriaBta_Martires.pdf

1.2 PROBLEMA

La recuperación del espacio público se convirtió en una imperiosa necesidad. La carrera Décima, conocida también como avenida Fernando Mazuera o avenida Darío Echandía, es una vía arteria del centro de Bogotá, Colombia. Fue diseñada y realizada entre 1945 y 1960. Al sur comienza en la localidad San Cristóbal, Encontrándose sin embargo la mayor parte de su trazado en la de Santa Fe, donde concluye a la altura el Museo Nacional, en la calle Veintiocho.

FIGURA 2. Estadística población flotante centro de Bogotá



La población flotante del centro es de 1.700.000 personas, de las cuales el 20.93% viene a estudiar, el 17.94% a trabajar y el 16.98% de turismo o de visita.

Fuente: http://www.fiabci.org/docs/congress-2005/Patricia_Renteria-Renovacion_Urbana.pdf

El Centro de Bogotá, cuenta con 1.730 hectáreas donde habitan 260.000 personas, con una población flotante de 1,7 millones de capitalinos. Allí están las sedes del gobierno distrital y nacional, los ministerios.

Esta parte de la ciudad no es solo el centro histórico de Bogotá, con los años Se ha convertido, además, en un importante centro comercial y de negocios allí encontramos 138 colegios entre públicos y privados, 109 universidades, 17 iglesias, 3 teatros, 25 museos y 6 plazas.

En el centro de Bogotá funcionan aproximadamente 800 establecimientos comerciales, los que generan 4.000 empleos entre directos e indirectos.

Por la zona, a diario transitan más de diez mil peatones transitan. Y en hora pico son 40 minutos lo que tienen que esperar los conductores para salir de la zona centro utilizando vías alternas.

Por ello nos damos cuenta que la mayoría de personas que transitan por el sector son flotantes.

A partir de la década de los setenta del siglo XX y hasta hoy, el barrio las nieves se han introducido en una etapa de cambio, fomentada sobre todo por proyectos arquitectónicos, centros culturales e instituciones universitarias que han impulsado a la recuperación y mejoramiento del sector.

A pesar que se ha tratado de generar un cambio drástico a nivel de seguridad, cultura y un cambio social, el sector se ve afectado por diferentes acciones las cuales lo identifican.

Pero estos cambios también han dejado en el olvido ciertos espacios arquitectónicos que en su época aportaron mucho para la ciudad.

Con mi proyecto quiero rescatar ese espacio olvidado y volver a darle la importancia que es su momento género impacto en la ciudad.

Pero a su vez, crear un espacio que determine las características adecuadas para este edificio de acuerdo con diferentes problemas para su desarrollo.

FIGURA 4: Concepto 01



³PROBLEMAS DE MOVILIDAD CENTRO DE BOGOTÁ (En línea). (05/07/2015). Disponible en http://www.fiabci.org/docs/congress-2005/Patricia_Renteria-Renovacion_Urbana.pdf/ La carrera de la

Fuente: Autor

1.3 JUSTIFICACION

La ciudad de Bogotá requiere con urgencias zonas integrales no solo que ofrezcan espacios de integración, sino que sean versátiles y brinden la posibilidad de trabajo, de equipamiento y servicios, disminuyendo así el desplazamiento de la población del sector.

El plan de revitalización del centro de Bogotá, tiene como objetivo el aprovechamiento espacial de algunos barrios y localidades que actualmente no solo tienen baja densidad sino que se encuentran en estados precarios y con usos como bodegas u oficinas, desaprovechando así la ubicación estratégica de los mismos, por ello el proyecto logra adaptarse no solo a la demanda actual sino a Usos futuros con espacios diversos y versátiles, que puedan albergar actividades Futuras de la nueva población que habitaría estos espacios.

Este proyecto va dirigido a la sociedad participe de la cultura, la cual quiere generar un cambio en el espacio y se da este espacio como elemento general de unión familiar y social.

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GENERAL

Plantear y formular una guía arquitectónica y urbana que integre equitativamente no solo las necesidades básicas de la población local, sino que se proyecten espacios que puedan satisfacer las actividades cotidianas, laborales, de recreación y movilidad de la urbe propia del lugar.

De esta manera se pueda mejorar la calidad de vida de las familias y personas residentes de los nuevos proyectos arquitectónicos alrededor del proyecto a intervenir, permitiendo por ejemplo que una persona pueda trabajar, vivir y recrearse en un hábitat integral, evitando largos desplazamientos y congestión de las vías y sistemas de transporte.

2.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Desarrollar un espacio versátil para los ciudadanos, en el que los espacios puedan tener diferentes posibilidades de conformación tanto arquitectónicas como urbanas.
- Proponer varios espacios de actividades sociales que compensen en la problemática del sector.
- Integrar las diferentes actividades de la población de la ciudad como cultura, trabajo, recreación y comercio en un mismo edificio.

- Proponer un espacio público propio de la manzana que sea permeable y que tenga comunicación con el desarrollo urbano del barrio.

3. MARCO REFERENCIAL

La renovación urbana es un tratamiento de gestión del suelo que busca reactivar o potencializar áreas degradadas o subutilizadas de la ciudad. Dicho tratamiento permite intensificar la función del edificio dentro de sectores de la ciudad que pueden ser re densificados, ya que cuentan con una red de servicios consolidada, una ubicación estratégica y en algunos casos una oferta cultural llamativa.

3.1 Según el pot plan de ordenamiento territorial

3.1.1 Planes Parciales

Los planes parciales son los instrumentos que articulan de manera específica los objetivos de ordenamiento territorial con los de gestión del suelo concretando las condiciones técnicas, jurídicas, económico - financieras y de diseño urbanístico que permiten la generación de los soportes necesarios para nuevos usos urbanos o para la transformación de los espacios urbanos previamente existentes, asegurando condiciones de habitabilidad y de protección de la Estructura Ecológica Principal, de conformidad con las previsiones y políticas del Plan de Ordenamiento Territorial. (Art. 31, Decreto 190 de 2004 - Compilación POT)

3.1.2 Iniciativa de los planes parciales

Los proyectos de planes parciales serán elaborados por las autoridades municipales o distritales de planeación, por las comunidades o por los particulares

interesados, de acuerdo con los parámetros que al respecto determine el plan de ordenamiento territorial (Art. 3, Decreto Nacional 2181 de 2006)

3.1.3 Etapas para la formulación y adopción de los planes parciales

Para la formulación y adopción de los planes parciales se seguirá la siguiente secuencia de tres etapas, conforme con lo dispuesto en los artículos siguientes (Art 4, Decreto Nacional 2181 de 2006):

1. Etapa de formulación y revisión.
2. Etapa de concertación y consulta.
3. Etapa de adopción.

3.1.4 Determinante

Planeación municipal o distrital señalará las normas, definirá la delimitación e informará sobre las determinantes aplicables para la formulación del plan parcial'. (Art. 5 del Decreto Nacional 2181 de 2006, subrogado por el Art. 2 del Decreto Nacional 4300 de 2007).

3.1.5 Formulación

El proceso de formulación es el espacio idóneo de concertación entre los diferentes actores involucrados en el proceso de renovación urbana. La Dirección de Patrimonio y Renovación Urbana promoverá el diálogo con los actores que habitan el territorio 'propietarios, poseedores, arrendatarios, vecinos', con el promotor y con entidades del distrito que también estén actuando sobre el sector de la ciudad marcado con tratamiento de renovación urbana y/o con incidencia en el sector de acuerdo a sus competencias.

³**Viabilidad**

La Dirección de Patrimonio y Renovación Urbana emite un requerimiento en donde solicita aclaración, ampliación y/o ajuste de los componentes del proyecto. (Decreto Nacional 2181 de 2006, subrogado por el Art. 2 del Decreto Nacional

4300 de 2007). Dentro del requerimiento tendrá en cuenta el desarrollo de los Componentes del proyecto y sus instrumentos de gestión: social, urbana, económica, jurídica, financiera.

3.1.6 Decreto

Una vez Dirección de Patrimonio y Renovación Urbana declare el proyecto viable, el plan será adoptado por Decreto. (Decreto Nacional 2181 de 2006, subrogado Por el Art. 2 del Decreto Nacional 4300 de 2007).

3.2 MARCO CONCEPTUAL

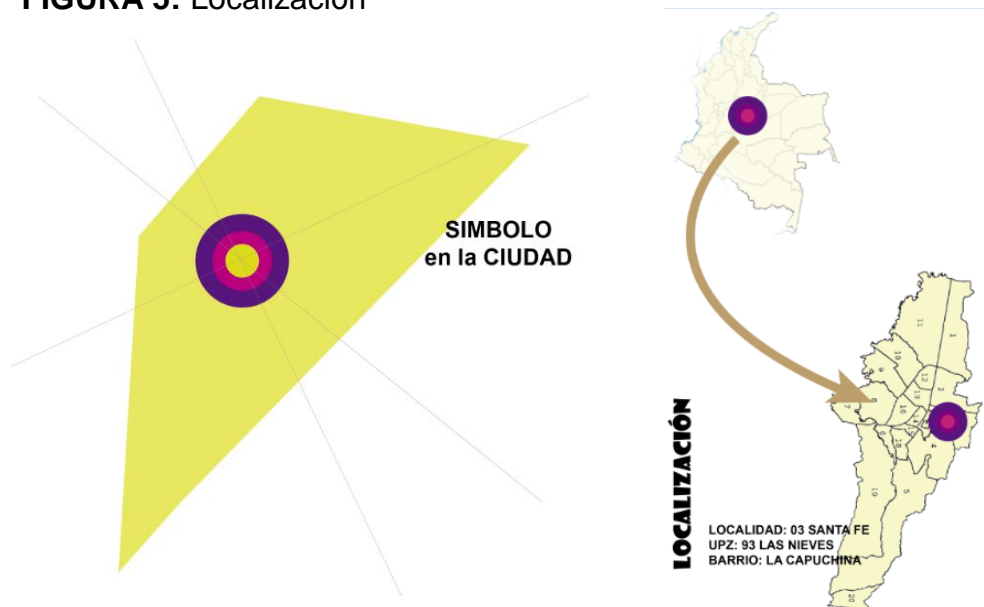
El proyecto Arquitectónico planteado se encuentra basado en sensibilizar al ciudadano atreves de signos, ya sean en su pasado presente o futuro: las imágenes, los gestos, los sonidos, los ritos, en una palabra, la cultura, todos los sistemas de significación, toda práctica social.

La experiencia del usuario en la arquitectura, se traduce en un cumulo de sensaciones y emociones, que con frecuencia consisten, en el desarrollo de la sociedad que constituyen a lo que denominamos, vida cotidiana.

³ Planes parciales (En línea). (07/07/2015). Disponible en <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/Planes%20Parciales%20Renovaci%F3n%20Urbana/planesParciales>

⁴Pero es ahí cuando un lugar pasa de ser desapercibido y empieza a darse a conocer por el simbolismo que representa para la ciudad.

FIGURA 5: Localización



Fuente: Autor

4. EL LUGAR

El lugar se encuentra en la ciudad de Bogotá, más exactamente en la localidad de santafe, Upz 93 las nieves, el barrio la capuchina el lugar a intervenir se ubica entre la Carrera 10 entre calles 17 y 18.

4.1 Localidad - Santa Fe: Es la número 3 de la ciudad, limita al norte con la localidad de Chapinero, al sur con la localidad de San Cristóbal, Antonio Nariño, al oriente con el municipio de Choachí y al occidente con las localidades de Teusaquillo, Mártires y Antonio Nariño.

⁴ Planes parciales (En línea). (07/07/2015). Disponible en <http://www.sdp.gov.co/porta/page/porta/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/Planes%20Parciales%20Renovaci%F3n%20Urbana/planesParciales>

Cuenta con 107.044 personas residentes en los cuarenta y dos barrios que la conforman, aunque las cifras de población de la localidad son altamente

5

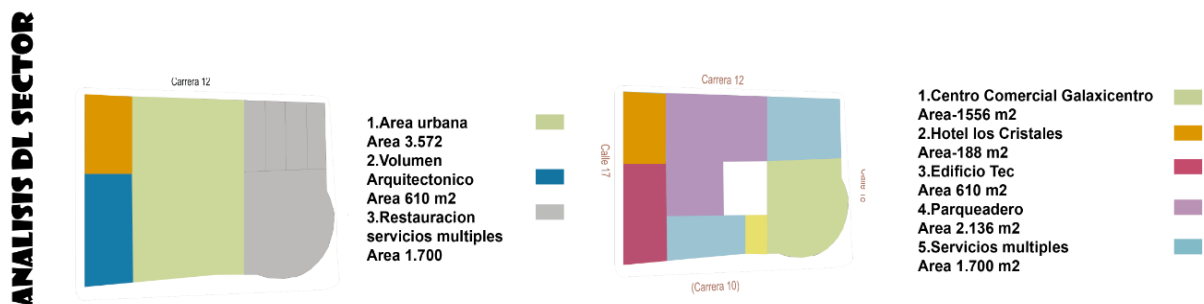
Cambiantes en el curso de un día, por el desplazamiento masivo de ciudadanos al Centro de la ciudad para cumplir actividades cotidianas de trabajo y estudio. En contraste con esta dinámica, la población que habita los sectores residenciales es relativamente estable.

Los principales sitios de interés de esta localidad son:

Ruta hacia el santuario de Monserrate, la Plazoleta Jorge Tadeo Lozano, el edificio Colpatria, el Parque Central Bavaria, el Parque de la Independencia, el Parque de los Periodistas, el Parque Nacional Olaya Herrera, la Plaza la Santa María, el Planetario Distrital, el Museo Nacional, la Biblioteca Nacional, el parque de Las Cruces y la Plaza de La Mariposa en San Victorino, entre otros.

4.2 PLAN DE MASAS Y DE USOS

FIGURA 6: Plan de masas



Fuente: Autor

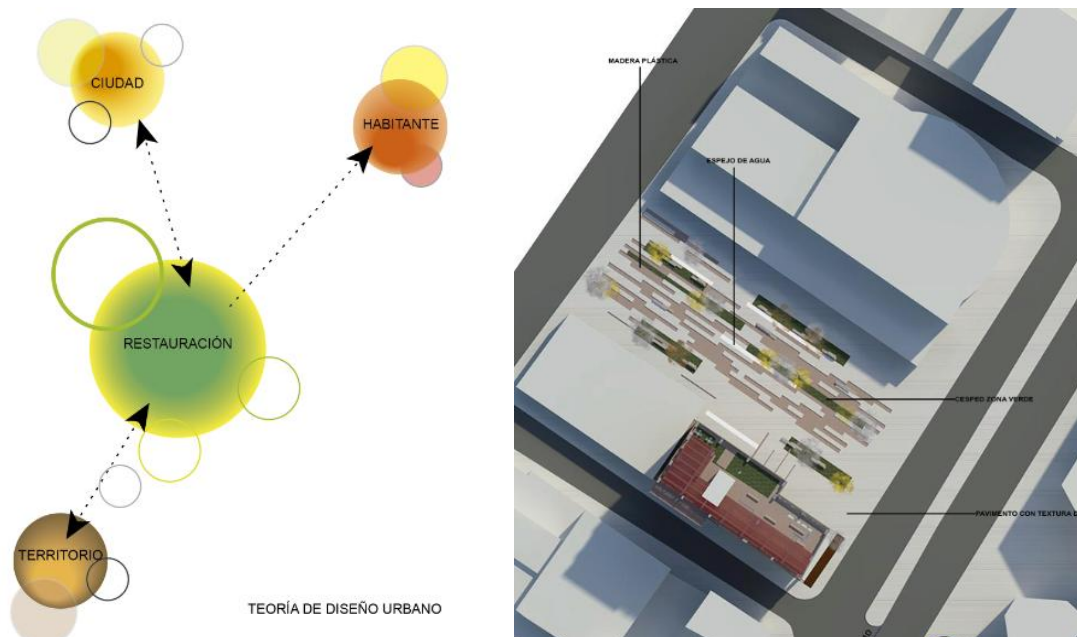
⁵ Planes parciales (En línea). (07/07/2015). Disponible en <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/Planes%20Parciales%20Renovaci%F3n%20Urbana/planesParciales>

Todos los cambios que se plantean a nivel urbano nacen de la necesidad de buscar el equilibrio entre lo cultural y lo social, para lograr una comprensión de las realidades físicas, económicas, sociales, y ambientales como respuesta a un déficit urbano en el sector.

5. INTERVENCION URBANA DEL LUGAR

El plan de renovación y mutación urbana en el lugar a intervenir, plan de revitalización Bogotá centró quiere ser un sitio de encuentro y de desarrollo cultural, social y educacional, para todas las personas. como un punto de desarrollo, donde la persona se integra con la sociedad, con sus orígenes y con la cultura en general; corrigiendo drásticamente el sector y previniendo posibles problemáticas urbanas , como la invasión del espacio público, falta de andenes y zonas verdes, basuras, entre otros. Es por esto que el proyecto, ofrece un cambio total en la zona, por medio del cual se generen espacios libres, productivos para la comunidad, donde pueda integrarse, tener espacios diversos, espacios que se integren a nuevos conceptos y reflejen una correcta relación entre el organismo y el ambiente.

FIGURA 7: Planta de localización



Fuente: Autor

5.1 DE COSAS URBANAS

Manuel de Solá-Morales

Opinión Por El Autor

URBANIDAD MATERIAL El concepto de urbanidad puede ser dado por factores de diversa índole y tener significado de acuerdo a estas. Por ejemplo, para los sociólogos el carácter urbano reside en los espacios artificiales y públicos aptos para las prácticas sociales colectivas. Este y otros entendimientos de urbanismos son meramente metáforas de la realidad que aluden más a los comportamientos que a la urbanidad de las cosas y a qué es lo que las hace urbanas. Simultaneidad, temporalidad y diversidad son atributos de la ciudad, el objetivo de todo proyecto urbano, pocas veces logrado. Hay mucha confusión y palabrería para definir lo que es urbano, pero la urbanidad está en las construcciones que logran transmitir esos atributos. La urbanidad resulta de la articulación de las cosas urbanas sin depender de su función o actividad, sino de la materia: muros y suelos, esquinas, rampas, señalamientos, aceras y pavimentos, no como detalles del paisaje de una ciudad sino como materia continua del espacio construido. La urbanidad de la materia se encuentra tanto en la periferia extensiva, vacía y discontinua como en la ciudad densa y compacta y no solo se distingue por la convivialidad de los edificios, también por la complejidad de estructuras, usos, vacíos, niveles o tamaños. El proyecto urbano no está en la unidad formal del conjunto, ni en la pura congestión ni en el respeto al contexto por sí mismo, sino en los elementos y episodios concretos que relacionan a las personas con las cosas y para

eso hay que poner verdadera atención a las cosas; el realismo minucioso expone la materia de forma clara para que comunique su fuerza.

6

4.3 Beneficios que se pueden obtener al categorizar y administrar un sistema vial en forma jerárquica, tales como:

- Las actividades que son incompatibles con los flujos de tránsito pueden restringirse sobre ciertas rutas donde el movimiento de tráfico debe predominar (usos comerciales intensos sobre corredores viales de larga distancia).
- La capacidad de ciertas rutas puede ser aumentada segregando ciertas formas de tránsito y restringiendo el acceso vehicular a las edificaciones ubicadas al frente de las vías.
- El riesgo de accidentes puede reducirse y la capacidad de las intersecciones aumentarse, reduciendo el número de intersecciones y los conflictos vehiculares sobre ciertas rutas de tránsito.
- La circulación, en ciertos corredores o en toda la ciudad, de vehículos con Combustible más amigable con el medio ambiente puede ayudar a reducir el Impacto de las emisiones.
- Algunas actividades como estacionamiento u operaciones de cargue y descargue pueden restringirse dentro de ciertos horarios para hacer una utilización más eficiente de la infraestructura. Debe entenderse que la infraestructura, a pesar de que puede tener un uso de 24 horas, concentra la mayor parte de las actividades en unas pocas horas. Un sistema de clasificación de jerarquía vial urbana debe establecer la actividad predominante, el tipo de movimientos y las características de accesibilidad en función del tipo de vía. El POT, Decreto 190 de 2004, en el Subcapítulo 5 trata lo relacionado con las normas para secciones viales y reservas, artículos 173 a 181, y en el Subcapítulo 6, lo relacionado con otras

⁶ MURCIA, Carlos Niño/ MENDOZA, Sandra Reina.

La carrera de la modernidad / Construcción de la Carrera Décima. Bogotá. (1945 – 1960). 158p.

Normas generales relacionadas con el Sistema Vial, artículos 182 a 187, tal como se resume en la sección correspondiente.

7

6. PROYECTO ARQUITECTONICO

La condición geográfica de Santa Fe y su cercanía con el centro histórico hacen de la localidad un lugar ideal para la ubicación para sedes institucionales, culturales de orden nacional e internacional, departamental y distrital, oficinas principales del sector financiero, centros de negocios nacionales e internacionales y sedes principales de universidades.

El proyecto tiene la intención de combinar y mezclar diferentes usos existentes y planteados a futuro, con el fin de que este responda a las necesidades de una nueva antigua, presente y futura población, en la gran masa local y edificios.

Se insertan diferentes equipamientos de cultura y esparcimiento, el proyecto se realiza bajo una propuesta Arquitectónica Urbana, la cual se basa en las necesidades sociales, económicas y culturales, presentando solución espaciales, las cuales fomentaran el cambio visual de la ciudad, materialización ideas y propuestas urbanas derivadas de las reflexiones del Movimiento Moderno hacia un cambio a la Arquitectura Contemporánea.

Las ideas, el planteamiento, las discusiones y las conclusiones que se trazan para este sector, son el rescatar estos lugares que es su momento fueron destacados por su Arquitectura y que por un motivo u otro se han dejado en el olvido.

⁷ Normas generales (En línea). (05/07/2015). Disponible en Normas generales relacionadas con el Sistema Vial, artículos 182 a 187, tal como se resume en la sección correspondiente.

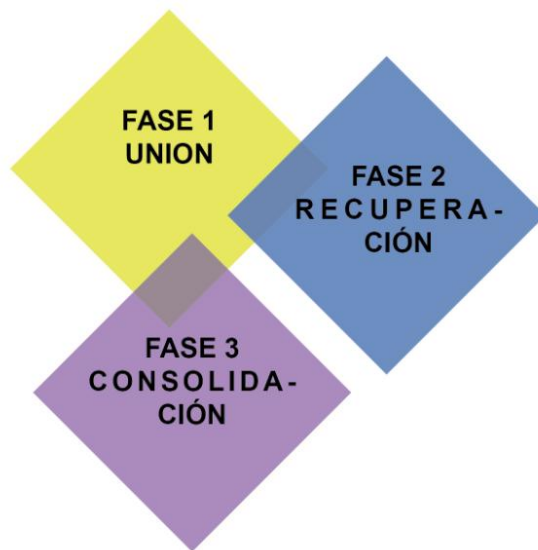
El ideal primordial de mi proyecto es crear identidad en el lugar a intervenir, nuestra cultura se ve afectada por el cambio que se vive día a día en el mundo, ya sea por la tecnología, la política, la economía y demás, con este quiero resaltar esas cualidades que identifica culturalmente a mi país.

La implantación del edificio en el lugar da respuesta a condicionantes esenciales de la ciudad pacense.

Proceso de transformación y revitalización que permite definir un plan territorial, el cual fomenta la integración de personas y puedan suplir las necesidades mediante un proyecto elocuente.

La cual se desarrollado en tres fases.

FIGURA 8: Fases de desarrollo



Fuente: Autor

- **FASE 1** Unión de proyecto urbano arquitectónico.
- **FASE 2** Recuperación del espacio público, generando un lugar cultural, artístico, histórico y de mayor seguridad.

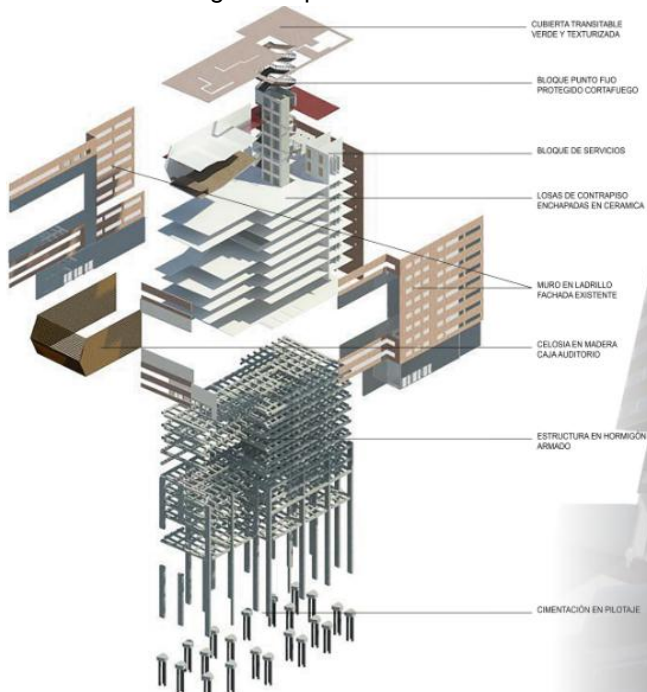
- **FASE 3** Consolidar un sistema urbano, arquitectónico para un sector en crisis de desarrollo.

7. ESTRUCTURA

Cuando una estructura tiene agotada su vida útil se plantean dudas sobre cuál es realmente su capacidad resistente, si existe alguna posibilidad de su regeneración, y hasta qué punto, ésta, en el caso de existir puede tener sentido.

Al realiza un análisis estructural existente del edificio a intervenir, me doy cuenta cual son sus características en su sistema interno el cual cumple con las siguientes características las que fueron el principio para su desarrollo; el equilibrio, la estabilidad, la resistencia, funcionalidad, economía, la estética; las cargas: verticales, asentamientos, temperatura, vientos, sismos; elementos estructurales: las placas, las columnas, las fundaciones; unidades resistentes a cargas laterales: generalidades, unidades (pórticos, muros en mampostería.

FIGURA 9: Imagen despiece estructural.



Fuente: Autor

8. CONCLUSIONES

El planteamiento de un nuevo modelo de reciclaje en Bogotá que involucre todas las necesidades de la población residente y aledaña, y se desarrolle con el fin de suplir las necesidades básicas y complementarias de una población, servirá en el futuro para que se desarrollen nuevas tesis con respecto a la reciclaje Arquitectónico Urbano y Constructivo en un ciudad como Bogotá, que necesita optimizar al máximo sus recursos en una infraestructura limitada y con pocas opciones de ampliación en el sector del Centro de Bogotá.

BIBLIOGRAFIA

- MURCIA, Carlos Niño/ MENDOZA, Sandra Reina. La carrera de la modernidad / Construcción de la Carrera Décima. Bogotá. (1945 – 1960). 158p.
- Planes parciales (En línea). (07/07/2015). Disponible en <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/Planes%20Parciales%20Renovaci%F3n%20Urbana/planesParciales>
- Normas generales (En línea). (05/07/2015). Disponible en Normas generales relacionadas con el Sistema Vial, artículos 182 a 187, tal como se resume en la sección correspondiente.
- MOVILIDAD CENTRO DE BOGOTA (En línea). (05/07/2015). Disponible en http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/audio_y_video/07-InfraestructuraVial.pdf

ANEXO: 01



ANEXO 02



ANEXO: 03

